事　業　概　要　書

事業名　道路事業	路線名等　一般県道蒲郡碧南線（細池菱池工区）

1．事業のあらまし

一般県道蒲郡碧南線は、愛知県蒲郡市から碧南市に至る延長約 29km の路線であり、名豊道路西尾東 IC と重要港湾衣浦港を結ぶ(都)衣浦岡崎線の一部を形成する重要な路線である。また、第 2 次緊急輸送道路として位置づけられ、防災上重要な路線でもある。

当該事業区間の周辺では、自動車産業を支える工場が多く集積するなど、物流や人の交流が盛んな地域であるが、慢性的に渋滞しており物流や人の交流などの点で地域の課題となっている。

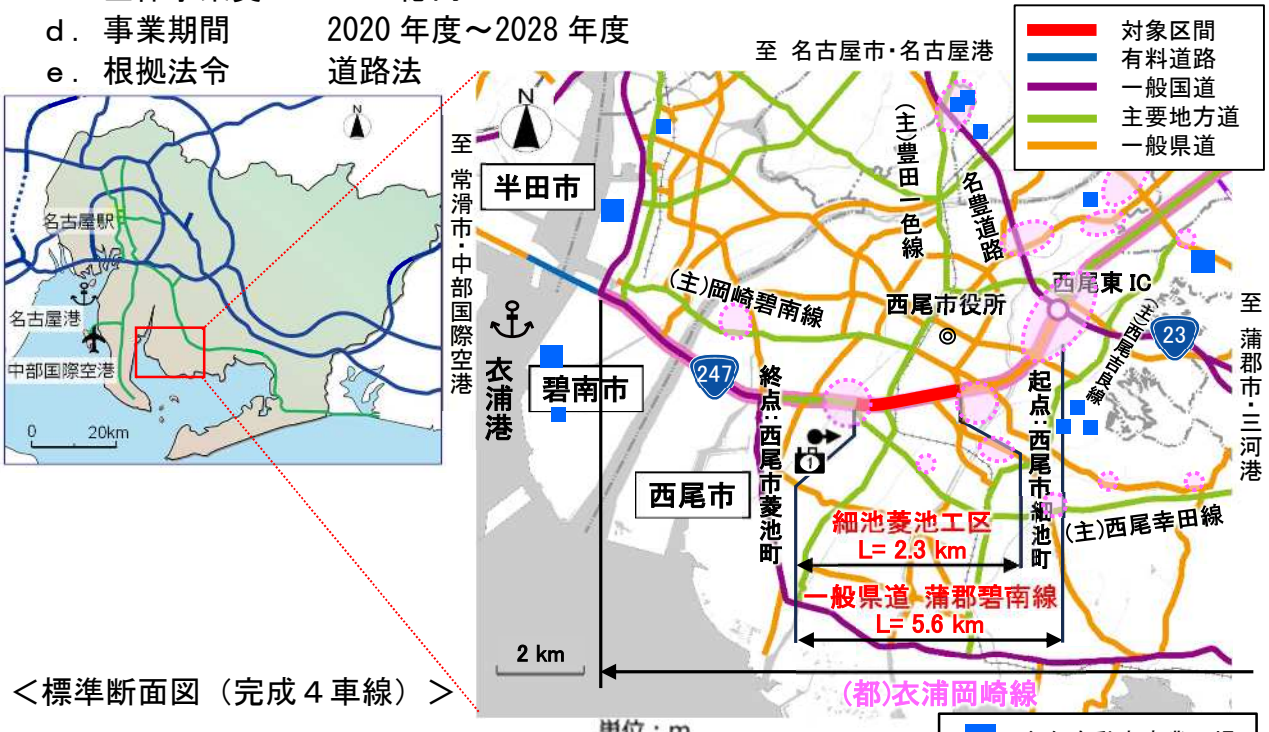
このため、「陸・海・空一体の国際競争力を高める」「まちを活性化」「防災・減災対策を加速」を主な目的として、地域における交通の円滑化を図るとともに、高規格道路等へのアクセス性の向上や、大規模災害時等に円滑な救援・復旧活動を図るため、一般県道蒲郡碧南線（細江菱池工区）の４車線化整備を行うものである。

写真①菱池町池畔交差点 上り(西行き)の状況



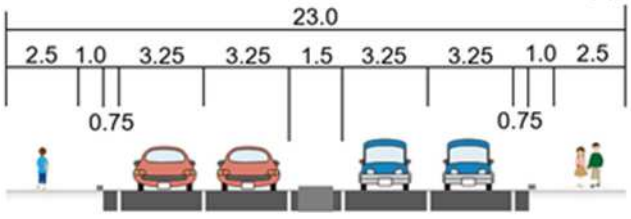
2．事業概要

a．	事業箇所	西尾市細池町～西尾市菱池町
b．	事業内容	L=2.3km、３種２級（60km/h）、W=23.0m（4/4 車線）
c．	全体事業費	44.9 億円
d．	事業期間	2020 年度～2028 年度
e．	根拠法令	道路法



＜標準断面図（完成４車線）＞

単位：m



再　　評　　価　　調　　書　（案）

Ⅰ 事業概要

事 業 名	道路事業
地 区 名	一般県道蒲郡碧南線（細池菱池工区）
事業箇所	西尾市細池町～西尾市菱池町
事業のあらまし	一般県道蒲郡碧南線は、愛知県蒲郡市から碧南市に至る延長約 29km の路線であり、名豊道路西尾東 IC と重要港湾衣浦港を結ぶ(都)衣浦岡崎線の一部を形成する重要な路線である。また、第 2 次緊急輸送道路として位置づけられ、防災上重要な路線でもある。 当該事業区間の周辺では、自動車産業を支える工場が多く集積するなど、物流や人の交流が盛んな地域であるが、慢性的に渋滞しており物流や人の交流などの点で地域の課題となっている。 このため、「陸・海・空一体の国際競争力を高める」「まちを活性化」「防災・減災対策を加速」を主な目的として、地域における交通の円滑化を図るとともに、高規格道路等へのアクセス性の向上や、大規模災害時等に円滑な救援・復旧活動を図るため、一般県道蒲郡碧南線（細江菱池工区）の４車線化整備を行うものである。
事業目標	【達成（主要）目標】「あいち社会資本整備方針 2030　11 の取組方針」より ①陸・海・空一体の国際競争力を高める（主要物流拠点・生産開発拠点へのアクセス性向上） ②まちを活性化（地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和） ③防災・減災対策を加速（緊急輸送道路ネットワークの強化） 【副次目標】 ―

計画変更の推移

		事前評価時（2019 年度）	再評価時（1 回目）（2024 年度）	再評価時（2 回目）（2026 年度）	変動要因の分析
事業期間		2020～2026 年度	2020～2026 年度	2020～2028 年度	○事業期間の延伸 ・鉄道事業者による関連工事に日時を要したため。 ・占用物件移転に日時を要したため。 ○事業費の増加 ・物価上昇による資機材及び労務単価の増加（+1.4 億円） ・関係者協議に伴う施工計画や橋梁仕様の見直しによる増加（+1.5 億円） ・埋戻し土の運搬計画の変更による増加（+1.0 億円）
事業費（億円）		40.0	41.0	44.9	
経費内訳	工事費	37.1	38.1	41.5	
	用補費	0.0	0.0	0.0	
	その他	2.9	2.9	3.4	
事業内容		4 車線化 延長：2.3km 幅員：23.0m	4 車線化 延長：2.3km 幅員：23.0m	4 車線化 延長：2.3km 幅員：23.0m	

Ⅱ 評価		
①事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	【事前評価時の状況】 ①国際競争力を強化する基盤整備 ・当該事業区間の交通量が、11,213 台/日（H22 センサス）から 13,649 台/日（H27 センサス）に増加するとともに、大型車混入率が 20.6%(12h)と高く、混雑度が 1.12 と慢性的に渋滞している。また、周辺工業団地には、物流施設の進出計画もあることから、今後も引き続き道路利用台数の増加が見込まれる。 ・本路線は物流・交流拠点である衣浦港や中部国際空港と自動車関連などの産業集積地を結ぶ路線であることから、国際競争力を強化する基盤整備が必要である。 ②人の交流を支え地域を活性化する基盤整備 ・主要地方道豊田一色線との接続部である菱池町池澅交差点は、地域の主要渋滞区間に指定されており、混雑時旅行速度は、上り・下りともに低い。 上り：19.2km/h（H22 センサス）→13.2km/h（H27 センサス） 下り：28.4km/h（H22 センサス）→19.0km/h（H27 センサス） ③地震・津波対策の強化 ・当該事業区間は、第 2 次緊急輸送道路に指定されており、災害時における救援物資供給等の迅速な活動を支援するため、機能向上が必要である。 【再評価時（1 回目）の状況】 ①陸・海・空一体の国際競争力の強化 ・当該事業区間は交通量が多く、混雑度も 1.0 を大きく上回っており、引き続き慢性的な渋滞が発生している状況である。 （R3 センサス交通量（混雑度） 現道区間：14,821 台/日（2.16）大型車混入率 23.1%(12h)） ②地域の活性化 ・主要地方道豊田一色線との接続部である菱池町池澅交差点は、地域の主要渋滞区間に引き続き指定されており、混雑時旅行速度は、上り・下りともに 20km/h を下回っている。 上り：13.2km/h（H27 センサス）→14.2km/h（R3 センサス） 下り：19.0km/h（H27 センサス）→18.2km/h（R3 センサス） ③地震・津波対策 ・一般県道蒲郡碧南線は第 2 次緊急輸送道路として位置づけられており、緊急時の避難・救助機能や災害時における救援物資供給の迅速な活動を支援するため、機能を向上させる必要性は変わらない。 【再評価時（2 回目）の状況】 ①陸・海・空一体の国際競争力を高める ・当該事業区間は交通量が多く、混雑度も 1.0 を大きく上回っており、引き続き慢性的な渋滞が発生している状況である。 （R3 センサス交通量（混雑度） 現道区間：14,821 台/日（2.16）大型車混入率 23.1%(12h)） ②まちを活性化 ・主要地方道豊田一色線との接続部である菱池町池澅交差点は、地域の主要渋滞区間に引き続き指定されており、混雑時旅行速度は、上り・下りともに 20km/h を下回っている。 上り：13.2km/h（H27 センサス）→14.2km/h（R3 センサス） 下り：19.0km/h（H27 センサス）→18.2km/h（R3 センサス） ③防災・減災対策を加速 ・当該事業区間は、あいち防災アクションプランにおける交通ネットワークの機能維持に位置付けられるとともに、第 2 次緊急輸送道路に指定されており、緊急時の避難・救助機能や災害時における救援物資供給の迅速な活動を支援するため、機能を向上させる必要性は変わらない。 【変動要因の分析】 ・周辺路線の交通量は依然として高く、大型車混入率、混雑度が増加している。

	判定	A	A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。 B： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。 C： 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。 ※事業着手時と比較することが適当ではないと判断される場合は、「事業着手時」を「前回評価時」に置き換えることができる。
		【理由】 ・事業着手時に比べて、主要物流拠点・生産開発拠点へのアクセス性向上、地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和など、事業の必要性が増大しているため。	
②事業の進捗状況及び見込み	1) 進捗状況	事業計画及び実績】	

		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	合計
工種区分	調査・設計	←									
	用地補償										
	工事		→	→	→	→	→	→	→	→	
	・土工		→	→	→	→	→	→	→		
	・橋梁工			→	→	→	→	→	→		
	・舗装工									↔	
事業費（億円）	前回計画	17.4				23.6					41.0
	実績	15.8				16.3					32.1
	今回計画	15.8				16.3		12.8			44.9

【進捗率】

	これまでの計画に対する達成状況			全体進捗率	
	計画【①】	実績【②】	達成率(%)【②÷①】	計画【③】	達成率(%)【②÷③】
延　長(km)	2.3	0.0	0	2.3	0
事業費(億円)	41.0	32.1	78	44.9	72
工事費	38.1	29.2	77	41.5	70
用補費	0.0	0.0	0	0.0	0
その他	2.9	2.9	100	3.4	85

※用地は取得済み

	2) 未着手又は長期化の理由	・鉄道事業者による関連工事に日時を要したため。 ・占用物件移転に日時を要したため。
	3) 今後の事業進捗の見込み	【阻害要因】 ・関連工事の遅延や占用物件移転に日時を要したが、現在は解消されており、その他大きな阻害要因もない。 【今後の見込み】 ・2028 年度に整備が完了する予定である。
	判定	B	A： これまで事業は順調であり、引き続き計画通り確実な完成が見込まれる。 B： 次のいずれか（該当する項目に「〇印」を付ける） ・これまで事業は順調である。今後は多少の阻害要因が見込まれるものの、一定の期間等を要すれば、解決できる見通しがあり、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。 ⊙これまで事業が長期化していたが、事業期間を延長したことにより、今後は阻害要因がなく、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。 ・これまでの事業長期化により、事業期間を延長した。今後も多少の阻害要

			因が見込まれるが、一定の期間等を要すれば、解決できる見通しがあり、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。 C：阻害要因の解決が困難で、現時点では、事業進捗の目処がたたない。
		【理由】 ・関連工事の遅延や占用物件移転に日時を要したが、現在は解消されており、その他大きな阻害要因はないことから、2028 年度の完了が見込まれるため。	
③事業の効果の変化	1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）の変化	【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析の算定基礎となった要因変化の有無】 ・交通量推計に用いたデータの変更、費用便益分析マニュアルの改定	

【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果)】

区分			事前評価時（基準年：2019 年）	再評価時（1 回目）（基準年：2024 年）	再評価時（2 回目）（基準年：2026 年）	備考
費用（億円）	事業費		34.0	41.4	48.5	
	維持管理費		1.5	2.0	1.8	
	合計（C）		35.5	43.4	50.3	
効果（億円）	走行時間短縮便益		256.0	351.7	356.3	
	走行経費減少便益		15.2	11.7	58.0	
	交通事故減少便益		5.4	0.1	12.2	
	合計（B）		276.6	363.4	426.5	
	（参考）算定要因	計画交通量（台/日）	25,400	28,300	29,100	
費用対効果分析結果（B/C）			7.8	8.4	8.5	

※四捨五入により端数が合わない場合がある。
※金額は、社会的割引率(4%)を用いて現在の価値に換算したもの。

【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】
・費用便益分析マニュアル（令和 7 年 8 月　国土交通省　道路局　都市局）

【変動要因の分析】
・事業費の見直しにより費用が増加したものの、計画交通量が増加したことで、便益の増加量が費用の増加量を上回ったため、B/C は僅かに上昇し、依然として 1.0 を超えている。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

・貨幣価値化困難な効果として、「広域的な防災機能の向上」、「モノづくり拠点への定時性の確保」、「広域交通性の向上」、「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」がある。

・「貨幣価値化困難な効果　評価基準表」に基づき評価した評価値は 0.92 である。

達成目標（建設部方針）		評価対象の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表 評価項目	基礎点	得点
1 防御力	①地震・津波対策の強化	◎	□ a）広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3
			■ 地震対策アクションプランなど地震防災関連の整備計画に位置付けられた事業に該当する	3	
			□ 緊急輸送道路ネットワークの強化に資する事業に該当する	2	
			□ 緊急輸送道路へのアクセス強化に資する事業に該当する	1	
			合計	3	3
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	□ a）物流の拠点となる空港・港湾（主要物流拠点）・モノづくり拠点への定時性の確保が期待できる	MAX3	2
			□ 主要物流拠点・モノづくり拠点へのアクセス道路の慢性的な混雑（混雑度1.25以上）を緩和する事業に該当する	3	
			■ 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の混雑（混雑度1.0以上）を緩和する事業に該当する	2	
			□ 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性の向上に資する道路事業に該当する	1	
			□ b）広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3
			■ 高速道路・地域高規格道路・自動車専用道路へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	3	
			□ 指定市、中核市、特例市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	2	
			□ 日常活動圏の中心都市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	1	
			合計	6	5
	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	□ a）主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	3
			■ 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する	3	
			□ 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進（交通結節点・バス路線の渋滞緩和等）に資する事業に該当する	2	
			□ 渋滞損失時間の県内上位区間（県平均値以上）の区間における渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
			合計	3	3
総合計				12	11
評価値				**0.92**	

※道路・街路事業の事業評価マニュアル
（令和元年９月　愛知県 建設局 道路維持課･道路建設課 都市整備局 都市基盤部 都市整備課）

【再評価時（1 回目）の状況】

・貨幣価値化困難な効果として、物流の拠点となる生産拠点への定時性の確保、広域交通性の向上、主要な渋滞箇所の渋滞の緩和、広域的な防災機能の向上がある。

・「貨幣価値化困難な効果　評価基準表」に基づき評価した評価値は 1.00 である。

達成目標（社会資本整備方針）		評価対象の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表 評価項目	基礎点	得点
1 あいちを高める	①陸・海・空一体の国際競争力の強化	◎	□ a）物流の拠点となる空港・港湾（主要物流拠点）・生産拠点への定時性の確保が期待できる	MAX3	3
			■ 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の慢性的な混雑（混雑度1.25以上）を緩和する事業に該当する	3	
			□ 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の混雑（混雑度1.0以上）を緩和する事業に該当する	2	
			□ 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性の向上に資する道路事業に該当する	1	
			□ b）広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3
			■ 高規格幹線道路・地域高規格道路へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	3	
			□ 指定市、中核市、特例市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	2	
			□ 日常活動圏の中心都市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	1	
			合計	6	6
	②地域の活性化	◎	□ a）主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる	MAX3	3
			■ 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する	3	
			□ 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進（交通結節点・バス路線の渋滞緩和等）に資する事業に該当する	2	
			□ その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
			合計	3	3
2 あいちを守る	③地震・津波対策	◎	□ a）広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3
			■ 地震対策アクションプランなど地震防災関連の整備計画に位置付けられた事業に該当する	3	
			□ 緊急輸送道路ネットワークの強化に資する事業に該当する	2	
			□ 緊急輸送道路へのアクセス強化に資する事業に該当する	1	
			合計	3	3
総合計				12	12
評価値				**1.00**	

※道路・街路事業の事業評価マニュアル
（令和 6 年 2 月 愛知県建設局 道路維持課･道路建設課 都市･交通局 都市基盤部 都市整備課）

【再評価時（2 回目）の状況】

・貨幣価値化困難な効果として、物流の拠点となる生産拠点への定時性の確保、広域交通性の向上、主要な渋滞箇所の渋滞の緩和、広域的な防災機能の向上がある。

・「貨幣価値化困難な効果　評価基準表」に基づき評価した評価値は 1.00 である。

達成目標（社会資本整備方針）		評価対象の判断	貨幣価値化困難な効果　評価基準表 評価項目	基礎点	得点
1 成長する大都市圏づくり	①陸・海・空一体の国際競争力を高める	◎	□ a）物流の拠点となる空港・港湾（主要物流拠点）・生産拠点への定時性の確保が期待できる	MAX3	3
			■ 主要物流拠点・生産・開発拠点へのアクセス道路の慢性的な混雑（混雑度1.25以上）を緩和する事業に該当する	3	
			□ 主要物流拠点・生産・開発拠点へのアクセス道路の混雑（混雑度1.0以上）を緩和する事業に該当する	2	
			□ 主要物流拠点・生産・開発拠点へのアクセス性の向上に資する道路事業に該当する	1	
			□ b）広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3
			■ 高規格道路・一般広域道路へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	3	
			□ 指定市、中核市、特例市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	2	
			□ 日常活動圏の中心都市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	1	
			合計	6	6
	②まちを活性化	◎	□ a）主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる	MAX3	3
			■ 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する	3	
			□ 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進（交通結節点・バス路線の渋滞緩和等）に資する事業に該当する	2	
			□ その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
			合計	3	3
2 安全・安心な県土づくり	③防災・減災対策を加速	◎	□ a）広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3
			■ あいち防災アクションプランなど地震防災関連の整備計画に位置付けられた事業に該当する	3	
			□ 緊急輸送道路ネットワークの強化に資する事業に該当する	2	
			□ 緊急輸送道路へのアクセス強化に資する事業に該当する	1	
			合計	3	3
総合計				12	12
評価値				**12/12＝1.00**	

※道路・街路事業の事業評価マニュアル
（令和 8 年 4 月 愛知県建設局 道路維持課･道路建設課 都市･交通局 都市基盤部 都市整備課）

【変動要因の分析】

・評価基準表により貨幣価値化困難な効果について検証した結果、評価値については 0.6 を超えている。

判定		
	A	A：事業着手時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。 B：事業着手時と比べ低下が見られるが、十分な事業効果が確保される見通しがある。 C：事業着手時と比べ著しく低下し、現時点では事業効果が確保される見通しが立たない。

【理由】

・事業着手時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しであり、B／Cは 1.0 を超え、貨幣価値化困難な効果の評価値についても 0.6 を超えているため。

Ⅲ 対応方針（案）

継続	中止：上記①～③の評価で一つでもＣ判定があるもの。 継続：上記以外のもの。

Ⅳ 事後評価実施の有無と主な評価内容

■対象（事業完了後５年目）　□対象外

【事業完了後５年を越えて実施する理由・対象外の理由】

－

【主な評価内容】

交通量（全車、大型車）、旅行速度、混雑度

Ⅴ 事業評価監視委員会の意見

Ⅵ 対応方針